

1418/AB XXI.GP

Eingelangt am: 20.12.2000

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1401/J - NR/2000, betreffend Verkehrssicherheit, die die Abgeordneten Dietachmayr und Genossen am 19. Oktober 2000 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Gesamtanzahl der Baustellen kann nur für einen bestimmten Stichtag angegeben werden. Derzeit (Zeitpunkt Mitte November 2000) sind auf Österreichs Autobahnen acht Baustellen mit Gegenverkehr eingerichtet.

Die aktuellen Daten können jederzeit unter der Internetadresse www.asfinag.at abgerufen werden. Sanierungsarbeiten auf Autobahnen sind laufend erforderlich und werden je nach Alter der Autobahn in Zukunft noch zunehmen. Zum Beispiel sieht das Sanierungskonzept für die A1 Westautobahn aus dem Jahr 1998 einen Zeitraum von 12 Jahren (bis 2010) vor, die Gesamtkosten für die noch ausstehenden Generalerneuerungen betragen rd. ATS 8.0 Mrd.

Zu Frage 2:

Zuständig zur Koordinierung von Autobahnbaustellen ist die ASFINAG, die auch die Grundsätze für die Durchführung dieser Bauarbeiten (wie etwa Nacharbeit) erarbeitet und ihren Vertragspartnern, den Ländern, weitergibt bzw. vorschreibt. Für diese Koordinierung hat die ASFINAG im August 1998 die Arbeitsgruppe „Baustellenmanagement“ ins Leben gerufen. Die Aufgabenstellung dieser Arbeitsgruppe war es, Maßnahmen festzulegen, die eine sichere Verkehrsführung mit geringst möglicher Behinderung und minimierter Bauzeit gewährleisten.

Die Ergebnisse wurden in Form der Planungsprämisse V (August 1999) als verbindliche Vorgabe an die Bundesländer für die Abwicklung von Bauvorhaben auf dem Autobahnen - und Schnellstraßennetz weitergegeben.

Wesentliche Punkte der Planungsprämisse sind:

- Ermittlung der minimalen Bauzeit aufgrund eines detaillierten Optimierungsverfahrens,
- volle Ausnutzung des Tageslichtes,

- Schichtbetrieb unter Berücksichtigung der gesetzlich verankerten arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen
- Baustelleneinrichtung unmittelbar vor Arbeitsbeginn, jedenfalls nicht vor verlängerten Wochenenden und nicht zu Spitzenverkehrszeiten.
- frühzeitige Vergabe großer Bauvorhaben um Vorarbeiten möglichst früh im Jahr beginnen zu können.
- Ausschreibung großer Bauvorhaben mit einem Bonus - Malus - System um Anreiz für Bauzeitverkürzung zu geben.
- EDV - gestütztes Meldewesen für aktuelle Information.

Zu den Fragen 3 und 7:

Als oberster Grundsatz gilt, dass die Überleitungen in die Gegenverkehrsbereiche optisch verengt werden müssen, um die Kraftfahrer psychologisch dazu zu bringen, ihre Geschwindigkeit beim Durchfahren dieser Überleitungsbereiche herabzusetzen. Es sollten daher immer die Baken und Fahrbahnbegrenzer in Zusammenhang mit der provisorischen (orange) Bodenmarkierung derart gesetzt bzw. aufgebracht werden, dass der Kraftfahrer, wenn er sich noch vor der Überleitung befindet, nicht bis auf die andere Seite der Überleitung durchschauen kann; er wird so veranlaßt beim Durchqueren der Überleitung sein Tempo zu verringern. Daneben sollte es mobile Tempoanzeigen, sowie noch mehr Hinweise auf die höchste zulässige Breite auf dem Überholfahrstreifen rechtzeitig vor der Überleitung geben.

Gemäß § 96 Abs. 1b StVO 1960 hat die Landesregierung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie jährlich zu berichten, an welchen Straßenstellen Unfallhäufungsstellen aufgetreten sind, weiters die jeweils als unfallverhütend festgestellten Maßnahmen, sowie deren Verwirklichung oder die Gründe, die dieser Verwirklichung entgegenstehen.

Auf zur Autobahn erklärten Straßenstücken hat die Bundesministerin die Ursachen für die Unfälle und zweckdienliche Maßnahmen dagegen festzustellen. In den Fällen, wo daher Unfallhäufungspunkte auf anderen Straßentypen als Autobahnen liegen, besteht daher eine Aufsichtspflicht der Bundesministerin darüber, ob und welche Maßnahmen von den zuständigen Behörden gesetzt werden.

Von den angeführten Unfallhäufungsstellen im Bezirk Linz - Land liegen acht auf der Westautobahn A 1, bei denen ein Bezug zu einer im Jahr 1999 bestandenen Baustelle mit Gegenverkehr gegeben ist; die Bauarbeiten sind allerdings bereits beendet worden.

In allen anderen Fällen obliegt es der Bezirkshauptmannschaft Linz - Land, zunächst in einer Verhandlung mit technischen Amtssachverständigen die Ursachen und sodann mögliche Maßnahmen zur Beseitigung dieser Unfallstellen festzustellen. Umzusetzen wären diesbezügliche straßenpolizeiliche Maßnahmen (also etwa die Verordnung eines Überholverbotes oder einer Geschwindigkeitsbeschränkung) dann ebenfalls von der Bezirkshauptmannschaft. Bauliche oder bodenmarkierungsmäßige Maßnahmen (z. B. das Anbringen einer Verkehrslichtsignalanlage oder das Aufbringen eines Fußgängerüberganges) vom jeweils zuständigen Straßenerhalter.

Zu Frage 4:

Seitens meines Ressorts wurden u.a. bereits folgende Maßnahmen gesetzt, um den Straßengüterverkehr verstärkt auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Schiff zu verlagern:

- Es gibt ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Förderung des kombinierten Güterverkehrs, das zum einen finanzielle Anreize vorsieht (Beihilfen für Investitionen in den kombinierten Verkehr, Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im kombinierten Verkehr, steuerliche Anreize), zum anderen aber auch eine Reihe von ordnungspolitischen Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs beinhaltet (z.B. Nutzlastausgleich, liberalisierte Korridore, Befreiung vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie vom Nachtfahrverbot, Belohnungskontingente und Belohnungsökopunkte).
- In bezug auf bilaterale Abkommen betreffend den Straßenverkehr wurden moderne verkehrsträgerübergreifende Abkommen mit den Oststaaten geschlossen, die immer auch ein akkordiertes Maßnahmenpaket für Bahn, Schiff- und Kombiverkehr enthalten.
- Darüber hinaus unterstützt auch eine restriktive Kontingentpolitik (insbesondere auch im Transitverkehrsbereich) die Verlagerung von der Straße auf die Bahn.

Es ist selbstverständlich, dass diese Maßnahmen aktualisiert und auch in Zukunft fortgesetzt werden müssen, um eine nachhaltige, das heißt auf Dauer für die Bevölkerung und Umwelt tragbare, Mobilität sicherstellen zu können.

Zu Frage 5:

Eine vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingesetzte Arbeitsgruppe bestehend aus Verkehrssicherheitsexperten befasst sich seit längerem mit einem Konzept zur Implementierung einer 2. Ausbildungsphase nach Erwerb der Lenkberechtigung, welche ein Fahrsicherheitstraining, Feedbackfahrten sowie eine psychologische Schulung umfassen soll.

Im Detail sind noch etliche Fragen zu klären, wobei dieses Modell, wie Erfahrungen aus Finnland (wo ein ähnliches Modell bereits eingeführt wurde) gezeigt haben, grundsätzlich geeignet erscheint, das hohe Unfallrisiko der Fahranfänger deutlich zu reduzieren.

Allerdings ist durch geeignete Finanzierungskonzepte sicherzustellen, dass es durch die Einführung dieses Modells für den Führerscheinwerber zu keinen erhöhten Kosten beim Erwerb des Führerscheines kommt.

Zu Frage 6:

Aufgrund der Rechtslage in Österreich ist bereits jetzt die Vornahme von Geschwindigkeitsmessungen durch Privatpersonen möglich. Ob und in welchem Ausmaß Private zur Messung von Geschwindigkeiten herangezogen werden, wird derzeit in meinem Ressort überprüft. Grundsätzlich stehe ich einer Heranziehung Privater zur Geschwindigkeitsmessung insbesondere in Gemeinde- sowie Überlandbereichen positiv gegenüber.